Cena egzem. 50 gr.

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN „LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH"

ROK IX. Lwów, 1 września 1933. ZESZYT 17 (137)

Z NOWEMI SIŁAMI

Skromne mieliśmy wakacje. Kłopotów dużo, pieniędzy mało, trosk codziennych narecz trudna do uniesienia. Ale jednak musiało się przetrzymać a pracownicy umysłowi wielu państw znajdowali się w stokroć gorszych warunkach.

Prawie każdy z nas pojechał na wieś, lub w góry, a skoro całych wakacyj nie mógł tam spędzić, to choćby skokiem ptaka wędrownego przeleciał szmat kraju, poznając tę lub ową połać naszej wielkiej ojczyzny. Bywało wprawdzie w życiu weselej, bywało jednak też smutniej, tak, że wakacje tegoroczne dostosowane do ciężkich chwil kryzysu, nie mogły być inne, jak właśnie takie, jakie mamy za sobą. Ano, jak materji staje, tak... trzeba spędzić urlop wypoczynkowy.

Jedno jest pewne. Wróciliśmy wypoczęci i przygotowani do nowych wysiłków zawodowych. Znamy je bardzo dobrze i widząc kolejnictwo, zwalczające kryzys dzięki ofiarnym wysiłkom pracownika, cieszymy się, że praca nasza nie idzie na marne, że pracujemy dla teraźniejszości i pokoleń przyszłych.

Wróciwszy do warsztatu pracy zawodowej, przystąpić trzeba równocześnie do pracy związkowej. Z nadsyłanych bowiem sprawozdań wynika, że o kres urlopów wypoczynkowych jest zarazem czasem spoczynku zarządów. Wprawdze ten i ów zorganizował wycieczkę, wprawdzie tu i ówdzie odbyło się posiedzenie, ale jak corocznie — okres ten jest mało wydatny i należałoby go zaliczyć do swego rodzaju urlopu związkowego.

Tymczasem, o ile idzie o kolejnictwo, nie można powiedzieć, że okres urlopowy był słaby i bezczynny. Powstało bowiem szereg wypadków, które wymagają ustosunkowania się z naszej strony. W poszczególnych środowiskach ożywiła się dyskusja, która musi wejść we formę organizacyjną i przejawić się w wystąpieniach właściwych zarządów Związku. Ponadto nadchodzi jesień a z nią szereg zapowiedzianych ważnych zmian, które zapiszą się niewątpliwie na życiu krajowych związków zawodowych. Sprawy te nie powinny być dla żadnego Związkowca nowością i zaskoczyć nas nie mogą. Stojąc wobec aktywnych możliwości życia, my także musimy być aktywni, gdyż od tego zależna jest przyszłość stanu urzędniczego na kolejach państwowych.

Wszystkie te sprawy będą niewątpliwie — jak wspomnieliśmy — przedmiotem obrad właściwych zarządów, a ogół urzędniczy winien z pracą zarządów być wstałym kontakcie i w sposób właściwy poprzeć trudne prace statutowych zwierzchności.

Bardziej bezpośrednią jest dla nas praca codzienna. Tej także nagromadziło się dużo w czasie urlopowym. Trzeba skompletować zarządy, obmyślić plan pracy na czas najbliższy. Tu głos mają przedewszystkiem Zarządy Kół. Już teraz koniecznie trzeba pomyśleć o pracy kulturalno-oświatowej, o odczytach, wieczorach dyskusyjnych, a także o sezonie wieczorowym, który zarówno członkom, jak i rodzinom da skromną rozrywkę podczas długich zimowych wieczorów. Zdawałoby się, że jeszcze za wcześnie o tych sprawach mówić, ale przygotowanie większej imprezy i zapewnienie sali wymaga dłuższego zastanowienia się i przygotowania odpowiedniego komitetu.

Wobec bardzo trudnej sytuacji materjalnej wielu naszych kolegów, trzeba zastanowić się nad większą aktywnością kas koleżeńskich. Należałoby także pomyśleć o sprawach kredytowych i dostawie zapasów na zimę. Koledzy, pracujący na prowincji, zapewnie chętnie dopomogą kolegom z miast i w wypadku zwrócenia się o interwencję, nie odmówią pośrednictwa.

To wszystko wydaje się bardzo małe i niewarte dyskusji, a jednak dla wielu kolegów współpraca z kolegami z prowincji jest bardzo ważną i mogłaby znaleźć wzajemność w załatwianiu spraw szkolnych dzieci, czy też innych, dostępnych dla mieszkańców miast.

Łączenie tych wysiłków na terenie Związkowym wydać się może niecelowem lub trudnem, w wypadku jednak zwrócenia się o pomoc zarządów Kół, należałoby i w tym kierunku popracować.

Z tych kilku słów wynika, że nastająca jesień będzie bardzo owocna w wydarzenia o znaczeniu ogólnem, co wymaga wytrwałej solidarności członków naszego Związku. Okazując hart w ciężkich czasach kryzysu, nie możemy i w przyszłości zapomnieć, iż stanowisko pracującego inteligenta jest obserwowane, a w wielu wypadkach jest przykładem dla innych pracowników. Dlatego i w najmniejszych sprawach i ważnych musimy być solidarni i wzmocnieni nowemi siłami, musimy mężnie, a z troską o przyszłość powitać nowe czasy.

Tżc.

Rozporządzenie o czasie pracy

(I.) Dziennik Ustaw z dnia 10 kwietnia br. nr. 27 poz, 24 ogłosił ustawę, zawierającą zmiany o czasie pracy w przemyśle i handlu.

W związku z powyższem opracowuje Ministerstwo Komunikacji nowe rozporządzenie o czasie pracy, które ma zastąpić obowiązujące obecnie rozporządzenie z dnia 10 czerwca 1919 roku o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. wraz z późniejszemi rozporządzeniami i wyjaśnieniami M. K. w tej sprawie.

Opracowywany projekt rozporządzenia przewiduje następujące zmiany w porównaniu ze stanem dotychczasowym:

1. czas pracy produkcyjnej przedłużono, stosownie do postanowień ustawy, do 48 godzin na tydzień.

2. dla pracowników, pełniących służbę na kolejach, wprowadzono najwyższy współczynnik 5/6 z wyjątkiem dyżurnych ruchu, st. ustawiaczy, ustawiaczy, st. przetokowych, przetokowych, nastawniczych, st. zwrotniczych, zwrotniczych, telegrafistów i pracowników drużyn parowozowych, a to z powodu obniżenia się przewozów osób, bagażu i towarów, oraz pracy taboru,

3. zwiększono mierniki czasu przy pracy produkcyjnej pracowników niektórych kategoryj, stosownie do wskazań praktyki, zwłaszcza w służbie stacyjnej, przyjmując na odprawienie 1 pociągu 20 minut, zamiast 30,

4. wprowadzono dla niektórych rodzajów zajęć jednostki pracy, zwłaszcza w służbie handlowej, przewidując na dokonanie każdej czynności ściśle określoną ilość czasu, co ma umożliwić dokładniejsze ustalenie spółczynników pracy, dotyczących kategoryj pracowników,

5. wprowadzono w służbie drogowej i zabezpieczenia ruchu pociągów na linji przepis, zezwalający na przedłużenie czasu służby do 10 godzin na dobę pod warunkiem, że wskutek przedłużenia czasu służby w pewnych okresach nastąpi skrócenie czasu służby w innych okresach, przyczem przeciętny czas służby, obliczony na przyjętą liczbę tygodni nie przekroczy 48 godzin na tydzień i nie będzie wynosił mniej niż 6 godzin na dobę. Powyższe zmiany umożliwią wykorzystanie personelu drogowego i zabezpieczenia w zależności od sezonu robót i pory roku,

6. ustanowiono najw. wymiar czasu na przyjęcie i zdanie pociągów przez drużyny konduktorskie i parowozowe. Unormowano czas pogotowia. Przerwy postojowe, spędzane na parowozie ponad pół godziny, liczy się do czasu służby w/g współczynnika $^1/_2$

7. ustalono dla wszystkich współczynników pracy najwyższy czas trwania nieprzerwanej służby,

8. za służbę nocną uważać się będzie pracę, w której conajmniej 3 godziny przypadają w czasie pomiędzy 22 a 5 godziną,

9. wprowadzono obowiązującą obecnie nomenklaturę stanowisk.

Tak przedstawia się w zarysie projekt nowego rozporządzenia, które na przeciąg całych lat będzie miało decydujące znaczenie dla wszystkich pracowników kolei państwowych.

W jednym artykule prasowym nie można bardziej szczegółowo zająć się rozporządzeniem. Ponieważ jednak rozporządzenie to ma wejść w życie 1 stycznia 1934 roku, postaramy się do sprawy powrócić i streścić szereg ważniejszych postanowień. Jeżeli idzie o sedno sprawy, to nie należałoby czuć się zbyt pokrzywdzonym nowym projektem, dawne bowiem rozporządzenie rozwiało się w perspektywie lat i — można powiedzieć — prawie nigdzie nie miało zastosowania. Natomiast nowe rozporządzenie posiada postanowienia jasne i zwięzłe, które utrudniają dowolną interpretację i są dlatego zrozumiałe i dostępne dla ogółu pracowniczego. I jeszcze jeden moment: dawne rozporządzenie uzupełniane było od lat dodatkowemi postanowieniami, które żyły ze sobą w rozmaitej zgodzie, a natomiast utrudniały orjentację nawet starym personalistom. Projekt opracowywany wyzbywa się takiej różnorodności, a wydrukowany obecnie, będzie obejmował całość prostą i zrozumiałą.

Zwracamy uwagę kolegów na następne artykuły „Czasopisma“ o takim samym tytule, a narazie ograniczamy się do zacytowania rozporządzenia Pana Prezydenta, które w jednym ustępie powiada, że „Minister Opieki Społecznej w porozumieniu... z innymi zainteresowanymi ministrami może po zasięgnięciu opinji organizacyj zawodowych pracowników... wydawać osobne przepisy“.

Skoro oficjalnie nie zwrócono się do nas o opinję, pracownk umysłowy za pośrednictwem swego organu prasowego będzie się wypowiadał, dając wyraz zainteresowaniu wszystkiemi momentami, dotyczącemi nietylko płacy, ale i pracy.

Taryfa towarowa w świetle kryzysu doby dzisiejszej

(Ciąg dalszy)

Taryfy wyjątkowe grupy B

Grupa ta obejmuje produkty rolne. W pierwszej linji zajmiemy się zbożem i wyświetleniem stosunku ustawodawstwa taryfowego do polityki zbożowej.

Niedomagania rolnictwa mają swoje źródło nietylko w kryzysie, t. j. w zwichnięciu równowagi między popytem a podażą, ale i we właściwościach ustrojowych.

Polska nie tworzy jeszcze dzisiaj jednolitego gospodarstwa narodowego, a kontury dawnych zaborów zarysowują się bardzo wyraźnie.

Dzielnice zachodnie, mimo niekorzystnych warunków gleby, stanęły na wysokim stopniu kultury rolnej. Ma to uzasadnienie w uprawianym oddawna protekcjoniźmie agrarnym Niemiec, w pojemności przemysłowego rynku zbytu i utrzymaniu cen na odpowiednim poziomie.

Małopolska wykazuje małą intenzywność produkcji i przeludnienie wsi. Dzielnice zaboru rosyjskiego wraz z Małopolską mają wiele gruntów źle zagospodarowanych, brak meljoracji, oświaty rolniczej i dezorganizację handlu artykułami rolniczemi.

Mimo to produkujemy przy obecnym stanie zaludnienia tyle, że po pokryciu konsumpcji wewnętrznej, pozostaje jeszcze nadwyżka na eksport. Nadwyżka ta stanowi 1% obrotu światowego.

Kryzys (zniżka cen) doprowadził do nieopłacalności

gospodarstw rolnych. Producenci przemysłowi reagują na ten objaw kartelami lub porozumieniami i przystosowują rozmiar produkcji do pojemności rynków zbytu. W rolnictwie jest to nie do przeprowadzenia. Za duża ilość warsztatów pracy i zależność od działania naturalnych sił przyrody stoją temu na przeszkodzie.

Cały więc ciężar walki z kryzysem zbożowym spadł na barki państwa. Protekcjonizm agrarny, preferencje celne, premje wywozowe — oto środki w tym celu stosowane.

Bardzo poważną rolę odgrywają koleje, które przez odpowiednią politykę taryfową regulują regionalne przemieszczenie zbóż i ułatwiają eksport.

Zasadnicza klasa taryfowa dla zboża, Sp. A. (przedtem 9.) obciążała w r. 1929 na odległości 300 km. pszenicę i żyto 6·5%, jęczmień 7% a owies 8% ad valorem. Dzisiaj wskutek spadku cen rynkowych na zboże obciążenie to przedstawia się następująco: pszenica i żyto ponad 12%, owies i jęczmień ponad 13%. Przy odległościach do 700 km. obciążenie to wzrasta do 25%. Wynika to z faktu, że wysokość stawek oparto o ceny zbóż z okresu pomyślnej konjunktury lat 1927 i 1928.

Taryfa ta jednak jest wyrazem kompromisu, osiągniętego pomiędzy organizacjami rolniczemi i przemysłoworolniczemi poszczególnych dzielnic całego kraju i przyjętego następnie przez Ministerstwo Kom.

Najważniejszą jej cechą, to zrównanie stawek na zboże w ziarnie z mąką.

Działo się bowiem dawniej i dzieje dzisiaj jeszcze niejednokrotnie, że przesyła się zboże do przemiału na dalekie odległości a sprowadza z powrotem mąkę i otręby. Zrównanie stawek przyczynia się do wytworzenia równowagi między dzielnicami. Celem niepotrzebnego przewozu, który podraża towar i utrudnia konkurencję, powstają w jednych miejscach nowe młyny (Małop. Wsch., Wileńskie itp.) podczas gdy drugie, cierpiące na przerost placówek przemiałowych, muszą je powoli redukować. (Poznańskie.)

Barem taryf zbożowych nie jest proporcjonalny, wskutek czego różnica opłat przewozowych na odległości bliższe i dalsze i obciążenie towaru ad valorem nie różni się przesadnie. Dlatego też przy równości stawek taryfowych na zboże i mąkę, wysyłka zboża do dalszych okolic kalkuluje się tak dobrze okręgom produkcyjnym o słabo rozrośniętym młynarstwie jak jego sprowadzanie młynom, mającym niedobór zboża w okolicy.

Ta cecha taryf zbożowych opiera się na strukturze rolniczej naszego państwa.

W tym systemie przesyłki ziarna na krótkie odległości pokrywają ulgi dla odległości dalszych.

T. W. B. 6. (obecnie martwa), przeznaczona na eksport zboża przez granice lądowe, przewiduje zniżki taryfowe dopiero od 360 km. wzwyż. Do 360 km. zastosowuje się taryfę normalną. Podobnie ustosunkowuje się portowa TW. P. B. 1., służąca eksportowi przez porty polskie. Ulgi jej zaczynają się dopiero od 470 km. Oprócz tego zawiera ona stawki stacyjne, odpowiednio w tym celu konstruowane.

Taryfa aneksowa b. 1. obejmuje ulgi specjalne dla wschodnich połaci kraju. Ulga polega na stosowaniu stawek niższych od normalnie obowiązujących przy wysyłaniu zboża (i mąki do 20. I. 33) z okręgów uprzywilejowanych (poł. wschód) na zachód, (z wyjątkiem do Poznańskiego). Taryfa ta przybliża obszary produkujące do obszarów konsumpcyjnych i wpływa na wyrównanie cen. Do czasu wydania taryfy aneksowej b. 8. zabezpieczała ona również obszary te od konkurencji Wielkopolski, która w kierunku południowowschodnim i wschodnim opłacała taryfy normalne.

Ze względu na efekt finansowy ulga ta pociągnęła za sobą odpowiednią globalną podwyżkę baremu taryfy normalnej kl. 9. (dziś Sp. A.).

W styczniu br. weszła w życie aneksowa taryfa zbożowa b. 8., przyznająca przy przewozach wewnętrznych zniżkę od 10—15%. — Taryfa ta sprzyja pewnemu wyrównaniu cen zboża i mąki w kraju między ośrodkami produkcyjnemi a konsumpcyjnemi.

Dążeniem atoli gospodarczej polityki zbożowej w Polsce winno być utrzymanie jednokierunkowości ruchu przewozów zbożowych, a to: z południowego wschodu na północny zachód. Znalazło to wyraz w strukturze reformowanej taryfy z r. 1929, a w szczególności w taryfie aneksowej b. 1.

Z chwilą wprowadzenia taryfy aneksowej b. 8. struktura ta straciła swój charakter. Powstał chaotyczny ruch zboża i krzyżowanie się przewozów małopolskich z wielkopolskiemi. Przyczyniło się do tego w wyższym stopniu skreślenie mąki z taryfy aneksowej b. 1., a umieszczenie jej w tar. an. b. 8. Odczuły to specjalnie jako krzywdę małopolskie ośrodki przemiałowe.

Równocześnie z wprowadzeniem aneks. tw. b. 8. wprowadzono aneks. tw. b. 7. o jeszcze większych zniżkach, lecz tylko dla zboża w ziarnie w stukilometrowym promieniu działania. Celem jej było przeciągnięcie przewozów zbożowych, przeznaczonych dla młynów z furmanek na kolej. Życie jednak nie potwierdziło słuszności tej tezy, a oddziaływanie tej taryfy jest minimalne.

Wielki bowiem procent przemiału ukrywa się w młynach gospodarczych, które pomagają sobie siłą wodną jako popędową i pracują taniej. Przyczynia się do tego także ułatwiona ucieczka przed kontrolą skarbową. Młyny handlowe, skazane na używanie węgla lub ropy, natrafiły na skartelizowanie i sztywne ceny swej siły popędowej. To osłabiło ich zdolność konkurencyjną. Dla ilustracji wystarczy zapodać, że młyny, leżące na wschodnich rubieżach państwa, przechodzą na opalanie antracytem, sprowadzanym z zagłębia donieckiego, który im się grubo lepiej kalkuluje niż koks z zagłębia górnośląskiego.

Mąkę zaś na krótkie odległości z młynów gospodarczych do aprowizacji miast przewozi się zasadniczo i masowo tylko furmankami. Należałoby zatem albo wprowadzić do tej taryfy mąkę i traktować taryfę samą jako bojowo konkurencyjną, lub wcielić ją do aneks. tw. b. 8. i znieść nieusprawiedliwione niczem i nie przynoszące kolei żadnej korzyści uprzywilejowanie jednych młynów w stosunku do innych.

Zrównanie opłat przewozowych na zboże i mąkę przyniosło jeszcze dodatnie rezultaty dla polskiego eksportu. O ile w r. 1929 wywieźliźmy zboża w ziarne 202 tys. ton, a mąki tylko 5½ tys. ton (około 4%), to w r. 1931 wywieźliźmy zboża w ziarnie 180 tys. ton, zaś mąki 73 tys. ton (38%). Innemi słowy: produkt, którego nie uważaliśmy za eksportowy, zdobył rynek zewnętrzny. I w tem leży zasługa naszej taryfy, która umożliwiła zwiększenie wywozu przetworu zamiast surowca. Korzyści z tego każdy potrafi ocenić.

Wobec pogłębiania się kryzysu i dążenia wszystkich państw Europy do samowystarczalności, protekcjonizm rolniczy rozszerzył się nawet w tych krajach, które mają wybitnie typ przemysłowo-produkcyjny. Wobec tego TW. B. 6. straciła swój cel w zupełności, a skutki aneks. tw. b. 12. są wysoce problematyczne.

Przyjmując jednak, że pewne nadwyżki nietylko będziemy mogli ale też w interesie polityki zbożowej (utrzymanie cen) i bilansu handlowego, nawet przy stosowaniu premji eksportowych, wręcz będziemy musieli wywozić, należy skupić całą naszą uwagę na eksporcie przez porty Gdańsk i Gdynię. Narazie celowi temu służy portowa TW. P. B. 1. i aneks. tw. b. 5. (na jęczmień i owies).

Wspomnieć tutaj należy, że pomiędzy ekonomistami polskimi istnieje spór odnośnie do forsowania eksportu zbóż drogą premjowania. Autarktyści twierdzą, iż zboża nasze nie mogą wytrzymać konkurencji innych krajów, zatem trzeba zrezygnować z eksportu, pozostając jedynie przy jęczmieniu; interwencjoniści są za jaknajdalej idącem popieraniem eksportu, w oparciu o premje wywozowe.

Zdaje się, że słuszność — jak na dzisiaj — leży po stronie interwencjonistów. Z jednej strony bowiem jedyny to sposób utrzymania cen zbóż na jakim takim poziomie, gwarantującym możliwość egzystencji warsztatów rolnych, z drugiej samowystarczalność i pewnego rodzaju „splendid isolation" jest w dzisiejszych warunkach polityki światowej nie do pomyślenia.

Lokalne reprezentacje rolnictwa występują przy każdej sposobności z wielkiemi ilościami postulatów zniżkowych. Postulaty te, wprawdzie dobrze usprawiedliwione czy to spadkiem cen, czy trudnościami rynkowemi lub perspektywą eksportu, wymagają częstokroć — rozchodzi się przecież o artykuł masowy — od kolei ofiar niemożliwych do poniesienia.

Widzimy zatem, ile przesłanek ustawodawca taryfowy musi wziąść pod rozwagę, aby wysnuć z nich wniosek pośredni, możliwy do przyjęcia i do przeprowadzenia.

(Ciąg dalszy nastąpi) *fred*

Dostawa drobnicy i bagażu do domu

Niedawno pisaliśmy na tem miejscu o współpracy samochodowych przedsiębiorstw komunikacyjnych z koleją. Przy tej okazji wspomnieliśmy o przedsiębiorstwie rozwózki drobnicy do domu odbiorcy.

Obecnie MK. wprowadziło nowość, a mianowicie rozwózkę bagażu na żądanie nadawcy.

W artykule niniejszym zajmiemy się rozważaniem celowości wspomnianych przedsiębiorstw, względnie zagadnieniem, która forma z tych dwu przedsiębiorstw jest lepszą. Czy rozwózka drobnicy, co do której odbiorca nie zastrzegł sobie osobistego odbioru, czy też rozwózka bagażu stosownie do zlecenia nadawcy.

Jak wiadomo, w myśl § 16 Regulaminu przewozu przesyłek towarowych punkt 26: „Kolej żelazna ma prawo przesyłki drobne, do których wyładowania jest obowiązana, dostawiać odbiorcy do domu, bądź sama, bądź też przez swego przedsiębiorcę dowozowego i pobierać za to opłatę, ogłoszoną w obwieszczeniu na stacji".

Stosownie do tego postanowienia regulaminowego, poszczególne Dyrekcje zawarły umowy z przedsiębiorstwami w większych miejscowościach.

Jeżeli się zastanowimy nad skutkami tych umów, dojdziemy do przekonania, że przedsiębiorstwo dostarcza drobnicę przeważnie tylko ludziom, którzy sporadycznie otrzymują drobne przesyłki koleją. Natomiast do rzadkości należy dostarczanie drobnicy do domu firmom, otrzymującym masowe przesyłki drobnicowe.

Wynika to stąd, że po pierwsze firmy, otrzymujące stale większą ilość przesyłek drobnych posiadają przeważnie własne środki komunikacyjne, lub stałego dostawcę, ugodzonego ryczałtowo, po drugie mając częściej styczność z koleją znają taryfę, a temsamem korzystają z przepisu, że „odbiorca, nie życzący sobie korzystać z kolejowej dostawy do domu, powinien zawiadomić o tem pisemnie stację przeznaczenia przed nadejściem przesyłki".

To też, jeżeli przejdziemy ekspedycje towarowe, stwierdzimy, iż prawie w każdej większej ekspedycji, gdzie istnieje przesiębiorstwo dowozowe drobnicy, znajduje się wielka ilość deklaracji odbiorców, nieżyczących sobie korzystać z usług przedsiębiorstwa.

W przeciwieństwie do tego, odbiorcy, otrzymujący tylko sporadycznie przesyłki koleją, nie wiedzą ani o pierwszym, ani o drugim przepisie, wobec tego oczekują zaawizowania im spodziewanych przesyłek, aby je w końcu otrzymać do domu za opłatą zgóry oznaczoną. Jest rzeczą jasną, że o ile dawniej nikt nie podnosiłby reklamacji z powodu uiszczenia o kilkadziesiąt groszy więcej, to przy dzisiejszych stosunkach gospodarczych każdy stara się nabywać zarówno towary, jak i usługi na możliwie najtańszą cenę. Więc radby albo sam przewieść towar własnym, lub pożyczonym wózkiem ręcznym, albo wykorzystać darmowy przewóz końmi znajomego, lub wkońcu targuje się i wyszukuje najtańszy sposób przewozu.

Dla uwypuklenia tego faktu podaję trzy przykłady z życia, które rzeczywiście miały miejsce.

1. Auto osobowe, rozbite, oddano do naprawy, przyczem w cenę naprawy wliczono koszta dostawy z dworca do warstatów. Skutkiem nieznajomości powołanych przepisów właściciel warstatów nie złożył wspomnianego oświadczenia w ekspedycji towarowej, Rezultat: auto dostarczyło do warstatów przedsiębiorstwo rozwózkowe, zaliczając 36 zł., o którą to kwotę powiększył się koszt naprawy auta.

2. Oficer przesiedlony nadał ruchomości jako drobnicę. Z powodu niezłożenia deklaracji — ruchomości dostawił przedsiębiorca za opłatą, podczas gdy oficer mógł skorzystać z bezpłatnej, względnie tańszej dostawy furgonem wojskowym.

3. Biedny bezrobotny otrzymał d a r m o od rodziny okopowiznę, a skutkiem jego nieświadomości, dostawił mu ją przedsiębiorca, którego odbiorca nie był wstanie opłacić. Gdyby przedsiębiorstwo nie istniało, odbiorca niechybnie byłby przesyłkę, choćby na własnych plecach, darmo dostawił do domu.

Można zarzucić tym wywodom i przykładom, że nieznajomość ustaw nie broni, a szkodzi. Słusznie, lecz z drugiej strony tak poważna instytucja użyteczności publicznej, jak kolej, nie powinna wykorzystywać niczyjej nieświadomości, a to tembardziej, że rozwózka drobnicy nie leży w interesie ani kolei, ani odbiorcy, a w interesie wyłącznym osoby trzeciej, postronnej dla obu kontrahentów — t. j. przedsiębiorcy.

Istnienie tego rodzaju przedsiębiorstwa ma rację bytu w czasach silnego ruchu na kolejach, chroni bowiem kolej od przepełnienia magazynów i zapewnia odbiorcy szybką dostawę towaru. Choć i na przepełnienie magazynów jest sposób — skrócenie czasu

wolnego od składowego, lub podwyższenie opłat składowego.

Uprzedzając ewentualny zarzut, że w Dyrekcjach zachodnich przedsiębiorstwa te istniały jeszcze przed wojną i dzisiaj działają ku zupełnemu zadowoleniu odbiorców — należy zwrócić uwagę, że dzieje się to dzięki silniejszemu obrotowi handlowemu w tych Dyrekcjach. Jest zaś jasne, że im większy ruch, tem niższe wydatki administracyjne przedsiębiorstwa, a temsamem istnieje możliwość obniżenia kosztów dostawy. W przeciwieństwie do tego, dostawa specjalnie najętym wozem jest droższa, gdyż woźnica, czy właściciel nie ma tak wielkich obrotów, a pozatem może się drożyć, bo wie, że jeżeli nie ten, to inny kupiec zmuszony będzie skorzystać z jego usług. Wkońcu społeczeństwo zachodnie jest lepiej uświadomione handlowo, dzięki czemu zna taryfę i w każdej chwili może skorzystać z praw zastrzeżenia sobie osobistego odbioru przesyłek, Wpływa to naturalnie również na cenę dostawy przez przedsiębiorstwo.

Dalszą wadą przedsiębiorstwa dostawy drobnicy do domu jest ta okoliczność, że odbiorca nie będąc przygotowanym na odbiór, często jest nieobecny, lub, w dzisiejszych czasach ciasnoty gotówkowej, nie posiada dostatecznej gotówki na wykupienie przesyłki.

Powoduje to cofnięcie przesyłki do magazynów kolejowych, a temsamem naraża odbiorcę na dwukrotne ponoszenie kosztów dostawy przesyłki.

W przeciwieństwie do omawianego systemu rozwózki drobnicy stoi rozwózka bagażu. Tu decyduje życzenie nadawcy bagażu, co jest słuszne i sprawiedliwe. Nadawca wie zgóry, ile zapłaci przedsiębiorcy za dostawę, ma możność obliczenia, czy osobisty odbiór nie będzie go taniej kosztował i możność decyzji.

Naszem zdaniem system ten powinien znaleźć zastosowanie również przy rozwózce drobnicy, a wtedy niechybnie ustaną wszelkie utyskiwania, reklamacje i zażalenia.

Hermes

Dr. ARNOLD SCHUBERT — WIEDEŃ

Jak należy wydzielać udziały z przewoźnego, obliczonego podług taryf związkowych?

(Ciąg dalszy).

Dla uwypuklenia weźmy przykład z obecnie obowiązującej taryfy P. K. P. Stawka klasy 6 c. za 20 km. = 61 gr. czyli 3·05 gr. za 1 km., zaś za 300 km. stawka tejże klasy 6 c. = 480 gr, czyli 1·6 gr. za 1 km., a więc prawie o połowę mniej. (Przypisek tłumacza).

Należy przeto rozróżnić trzy wypadki:

a) Odcinki, którem pewien Zarząd uczestniczy na na drodze przewozu oraz na drodze taryfo-twórczej, są tej samej długości, a przez to również wysokość stawek, wliczonych do taryfy związkowej, jest na obu drogach jednaka. W tym wypadku wysokość stawek przewozowych odnośnego Zarządu nie będzie miała żadnego wpływu na wysokość różnicy między przewoźnem, należnem za drogę przewozu, a przewoźnem, przypadającem za drogę taryfową.

Oczywiście byłoby wobec tego nierzetelnością żądanie od tego Zarządu udziału w niedoborze. Należy przeto przedewszystkiem przyznać temu Zarządowi udział w wysokości jego stawek, wliczonych do łącznej stawki związkowej, jako kolei neutralnej. Winno to mieć miejsce nawet wtedy, gdyby przyznany mu udział okazał się znacznie wyższym od udziału, należnego temu Zarządowi przy podziale w stosunku do długości drogi przewozu.

b) Odcinek, którym pewien Zarząd uczestniczy na drodze przewozu jest krótszy od odcinka, którym tenże Zarząd interesowany jest w drodze taryfo-twórczej.

Także i w tym wypadku wysokość tzw. niedoboru nie będzie do tego stopnia zawisłą od wysokości przewoźnego tego Zarządu, aby to uzasadniało przydzielenie mu udziału mniejszego, aniżeli stawka, podana przezeń przy tworzeniu stawki łącznej.

Wynika to z następującego rozumowania:

1) O ile np. skutkiem specjalnie taniej klasyfikacji taryfowanego towaru stawki, podane przez omawiany Zarząd, będą tak niskie, że przy wydzielaniu udziałów w stosunku do wykonanych świadczeń, przypadałby temu Zarządowi wyższy udział, aniżeli stawka, należna za drogę przewozu, to w każdym razie jest słusznem, że taryfa tego Zarządu spowodowała w całości, lub bodaj w części niedobór, ponieważ Zarząd ten uczestniczył dłuższym odcinkiem na drodze taryfotwórczej. W tym wypadku omawiany Zarząd musi się zadowolić bezsprzecznie niższym udziałem, aniżeli udział, jaki by mu przypadał przy podziale w stosunku od dokonywanych świadczeń, a to w myśl podanej wyżej I. zasady. Z tego powodu nie można również żądać od tego Zarządu, by przyjął na swą niekorzyść część niedoboru.

2) Jeżeli natomiast stawki przewozowe wspomnianego Zarządu są tak wysokie, że przy podziale w stosunku do wykonanych świadczeń, przypadałby mu udział mniejszy, aniżeli stawka na drodze przewozu, to jasnem jet, że to stosunkowo wysokie taryfowanie wpływa na zmniejszenie niedoboru. Gdyby Zarząd ten obniżył swoje stawki przewozowe, temsamem powiększyłby się niedobór, ponieważ Zarząd ten uczestniczy dłuższym odcinkiem na drodze tworzenia się taryfy. Byłoby to dla pozostałych Zarządów połączone ze stratą, przewyższającą stratę omawianego Zarządu, wynikającą ze zmniejszenia stawki na drodze przewozu.

Dlatego też jest słusznem i sprawiedliwem, by w obu wypadkach Zarządowi, który w drodze taryfotwórczej uczestniczy dłuższym odcinkiem, aniżeli na drodze przewozu, przyznano — przed innemi Zarządami, jako neutralnemu — udział w wysokości jego stawki na drodze przewozu.

3) Odcinek, którym pewien Zarząd uczestniczy w drodze przewozu jest dłuższy, aniżeli odcinek tegoż Zarządu, leżący na drodze taryfotwórczej.

W tym wypadku słusznem jest i sprawiedliwem, aby temu Zarządowi przyznano zgóry udział neutralny, w wysokości stawki tegoż Zarządu na drodze taryfotwórczej. Ponadto Zarząd ten winien uczestniczyć w rozdziale pozostałej reszty w stosunku do wykona-

nych świadczeń na drodze przewozu. Uzasadnia to większa odległość przebiegu linjami tegoż Zarządu na drodze przewozu.

Jasnem bowiem, że w tym wypadku tak zwany niedobór zależy tylko od różnicy pomiędzy stawką, wliczoną na drodze przewozu, a takąż stawką na drodze tworzenia się taryfy.

Dotychczasowe rozważania mają ten skutek, że prócz zasad podanych wyżej, a oznaczonych jako zasada I-sza i II-ga, wyłania się jeszcze następująca:

Zasada III. a) Zarząd, uczestniczący w drodze taryfotwórczej na odcinku o tejsamej lub większej długości, jak w drodze przewozu, otrzymuje jako udział swoją stawkę przewozową za odcinek drogi przewozu bez żadnych potrąceń.

b) Jeżeli Zarząd ten uczestniczy w drodze taryfotwórczej odcinkiem krótszym, aniżeli w drodze przewozu — to otrzymuje wówczas przed innemi Zarządami jako udział swoją stawkę, zarachowaną na drodze taryfotwórczej.

Ponadto uczestniczy on w rozdziale pozostałej reszty przewoźnego, rozdzielonej zależnie od wykonanych świadczeń, w stosunku do ilości kilometrów, pozostałych z dłuższego odcinka drogi przewozu po odliczeniu kilometrów drogi taryfotwórczej, za które Zarząd omawiany już otrzymał udział wstępny.

W dotychczasowych wywodach pominięto zupełnie zachodzący często wypadek, w którym budowę stawek pewnego Zarządu za różne odcinki oparto na odmiennych zasadach. Skutkiem bowiem konieczności uwzględnienia taryf wyjątkowych i opustów taryfowych zdarza się często, że pewien Zarząd na jednej drodze oblicza niższe stawki przewozowe, aniżeli stawki za inny odcinek tej samej długości, a częstokroć nawet krótszy. O ile barem podstawowy mający zastosowanie na odcinkach drogi przewozu, jest niższy, aniżeli takiż barem, stosowany na drodze taryfotwórczej — to wpływa to w kierunku zmniejszenia tak zwanego niedoboru. W tym wypadku dotychczas wyłuszczone zasady są dostateczne i nie wymagają żadnych uzupełnień. Nie należy tylko zapominać, iż udziały, wypośrodkowane na podstawie zasady III-ciej, ulegną częstym poprawkom przez zastosowanie zasady II-giej.

O ile natomiast barem podstawowy, mający zastosowanie na drodze taryfowej, okaże się niższym od takiego baremu, użytego do budowy stawek, podanych dla drogi przewozu, to należy rozróżnić dwie możliwości:

a) odcinek, którym pewien Zarząd uczestniczy w drodze taryfotwórczej jest krótszy od odcinka, którym dany Zarząd uczestniczy w drodze przewozu.

W tym wypadku wyłącznie ten Zarząd musi ponieść skutki dysproporcji w budowie stawek w myśl zasady III-ciej b). Także i w tym wypadku dotychczas ustalone zasady nie wymagają żadnego uzupełnienia.

b) o ile natomiast odcinek, którym pewien Zarząd interesowany jest w drodze taryfowej, jest równie długi, lub dłuższy aniżeli odcinek, którym tensam Zarząd uczestniczy w drodze przewozu, to Zarząd ten powoduje przez nierównomierne traktowanie obu tych odcinków zwiększenie się tak zwanego niedoboru.

Wobec tego jest w zupełności usprawiedliwionem obciążenie tego Zarządu konsekwencjami, wynikłemi z jego działań. Dzieje się to w ten sposób, że nie dozwala się temu Zarządowi na otrzymanie neutralnego udziału w pełnym wymiarze za drogę przewozu, lecz obniża się ten udział, celem wypośrodkowania właściwego udziału neutralnego, w tymsamym stosunku procentowym, w jakim zmniejszono stawkę za równie długi, lub dłuższy odcinek drogi taryfotwórczej. Miarę tej procentowej obniżki stanowią stawki przewozowe za odległość drogi przewozu, utworzone przy zastosowaniu normalnego baremu.

Organizacje zawodowe w sferze kryzysu

Interwencje naczelnych zarządów związków zawodowych u władz stołecznych stały się od pewnego czasu na pozór zwyczajną formalnością, gdyż efekt tego rodzaju audjencyj jest w istocie — w stosunku do ilości i jakości podnoszonych zagadnień — zaledwie minimalny, albo nierzadko żaden. Nie znaczy to jednak — jakby to sobie może ktoś wygodnie pragnął tłumaczyć — że związki zawodowe straciły przez to, i to już bezpowrotnie, swój dawny autorytet, iż są bezsilne i dlatego byt ich problematyczny. Absolutnie nie! T. zw. sukcesy wstawiennictwa związkowego nie odnoszą oddawna pożądanych rezultatów, ponieważ i odnośne czynniki władzy znalazły się od paru lat w nader ciężkiej sytuacji, bo mają skrępowane ręce: nie potrafią, mimo niejednokrotnie najszczerszych chęci i lojalnego ustosunkowania się do postulatów pracowniczych, świadczyć na rzecz organizacyj zawodowych po linji ich różnorodnych interesów. Szczególnie zaś dotyczy to świadczeń, wymagających wydatków w gotówce, albowiem państwu notoryczny brak pieniędzy, rozchody stale przenoszą dochody, a te znów maleją coraz bardziej. Kryzys poprostu szaleje nietylko w Polsce, ale i na całym świecie, odbijając się nieraz katastrofalnie na wszystkiem.

Stąd właśnie interwencje, o których na wstępie mowa, obracają się zawsze w istnym kieracie wzajemnych wynurzeń i oświadczeń władz i przedstawicielstw związkowych — najczęściej z bezskutecznym wynikiem.

Oto np. odbyła się niedawno w Ministerstwie Komunikacji audjencja Wydziału Wykonawczego jednego z najpoważniejszych związków kolejowych. Według dosłownego brzmienia zawodowej prasy tego Związku reprezentanci dziesiątek tysięcy pracowników kolejowych „przedstawili p. Ministrowi rozpaczliwe położenie pracowników, które wobec dokonanej swego czasu obniżki płac, wstrzymania zwrotu opłat szkolnych, zwiększonej w ostatnim czasie redukcji dni pracy i podtrzymywania zakazów awansów i etatowań ulega stale pogorszeniu, a w ostatnim czasie na skutek krążących pogłosek o mających być wprowadzonych nowych normach uposażeń i w związku z tem dalszem obniżeniem płac budzić się poczyna w szeregach pracowników niepokój o los ich i ich rodzin na przyszłość“.

Do poszczególnych spraw, przedstawianych p. Ministrowi, delegacja otrzymała odpowiedzi i wyjaśnienia co do zamierzeń M. K.:

Zatem P. Minister Komunikacji oświadczył przedewszystkiem — w przeciwieństwie do krążących na ten

wod...
do indyw...
ma zezwolenie w...
nym kierunku należy spo... nem uporządkowaniu stosunków personalnych na P. K. P. i po zniesieniu wspomnianego zakazu.

Jak przeto widać z przedstawionego stanu rzeczy, trudno dzisiaj osiągnąć cośkolwiek, z czem wiąże się

...ków samoobr... potencjalną — i życzyć sobie jed... wypada, by może jeszcze cięższe czasy, jakieby ewentualnie nadeszły, nie zachwiały Związkami zawodowemi! I to zarówno w interesie Państwa, jak i dla dobra zrzeszonych mas.

Zapowiedź redukcyj urzędniczych

Wbrew oświadczeniom miarodajnych czynników rządowych, stojąca blisko rządu prasa codzienna przynosi jednak wiadomości, że w preliminarzu budżetowym na rok przyszły ulegnie zmniejszeniu liczba etatów urzędniczych. Ilu urzędników ma być zredukowanych, tego narazie się nie podaje do publicznej wiadomości, ale skoro idzie o akcję oszczędnościową w większym stylu, spowodowaną zmniejszeniem się dochodów państwa, będzie to zapewne ilość niemała. Według kursujących pogłosek, liczba zredukowanych miałaby dochodzić w niektórych ministerstwach do dziesięciu procent ogółu urzędników.

Stosownie atoli do doniesień niewątpliwie dobrze poinformowanej prasy, należy się poważnie liczyć ze zredukowaniem kilku tysięcy etatów w urzędach i pewnej ilości stanowisk w przedsiębiorstwach państwowych.

Na temat zagadnienia ilości urzędników w państwie Polskiem znaczna większość dyskutujących stwierdziła, że aparat urzędniczy rozbudowano u nas zbyt szeroko ze szkodą dla skarbu państwa, dla podatników i dla samej sprawności funkcjonowania władz. Nie mniej rzecz to pewna, iż obecny okres kryzysowy najmniej nadaje się do reform, przedsiębranych wyłącznie pod kątem usprawnienia administracji. Jedynym argumentem jest tutaj argument budżetowy, t. j. zmniejszające się dochody państwa.

Budżet nasz służy, zwłaszcza obecnie, na pokrycie najbardziej piekących codziennych potrzeb i utrzymanie aparatu administracyjnego Wydatki personalne wynoszą 50 proc. ogółu wydatków budżetowych. W latach ubiegłych łatano dziurę zniżką płac, które osiągnęły jednak swą dolną granicę. W roku bieżącym oszczędności personalne poruszają się po linji redukcyj personalnych, których by i tak w przyszłości dokonano w łączności z reorganizacją administracji państwowej.

W związku z redukcjami trzeba poświęcić trochę miejsca zarówno budżetowi jak i naprawie administracji.

Otóż przedewszystkiem — zwłaszcza w b. dzielnicy rosyjskiej — namnożyło się wiele stanowisk, które nie mają uzasadnienia w istotnych wymogach życiowych. Tu więc pole do oszczędności! Trzeba przeto uwolnić od tych etatów budżet państwowy.

A teraz popatrzmy na inną anomalję. Pewne czynniki śmiały się w Polsce z rzekomego przerostu biurokracji w dawnych urzędach galicyjskich, ale jest faktem, iż współczesne urzędy pobiły rekord biurokratyzmu i formalistyki. Aby załatwić jakąś sprawę, trzeba wypełnić dziesiątki kwestjonarjuszy, złożyć tuziny podań, zakomunikować P. T. urzędowi, jak nazywał się ojciec, matka, babka, dziadek i t. d. Ta zbyteczna, a dla „klienta“ (t. j. dla obywatela) nieznośna pisanina, stwarza jednak podstawę „urzędowania“ setek i tysięcy urzędników w całej Polsce.

Do rzędu tych zajęć urzędowych, które nikomu nie pomagają, a wszystkim uprzykrzają życie, należy również manja „statystyk“, które pochłaniają bele papieru, mnóstwo czasu i przykuwają do swego rydwanu znowuż setki, a nawet tysiące urzędników w Polsce, obciążających budżet.

Uproszczenie systemu urzędowania, zredukowanie zbytecznej pisaniny, różnych fantastycznych statystyk, stworzy napewno tysiące wolnych etatów.

Skoro zaś przy redukcjach trzeba baczyć, aby przez utratę posady wyrządzić jaknajmniejszą krzywdę osobistą jednostce, to komisarze oszczędnościowi w każdym poszczególnym wypadku winni patrzeć na trzy rzeczy: 1) czy redukowany urzędnik ma rodzinę, 2) czy prócz pensji ma jakie inne źródło dochodów, 3) jak długo pracuje w służbie państw. Ten ostatni szczegół ma znaczenie nietylko ze względów na to, że stary urzędnik musi dostać emeryturę, a młody jej nie otrzyma, ale także z uwagi na poczucie sprawiedliwości. Jeżeli twarde wymogi życia każą redukować liczbę urzędników, to ofiarą tej redukcji nie mogą padać długoletni, fachowi i wykwalifikowani pracownicy, którzy napewno innego fachu już w życiu nie znajdą.

Związek zawodowych organizacyj kolejowych w Bułgarji

Organ urzędników kolejowych w Bułgarji „Ż. P. Czynownik“ donosi w numerze 100 z dnia 15 sierpnia 1933 r. o utworzeniu Związku kolejowych organizacyj zawodowych w Bułgarji. Do Związku tego zgłosiły się wszystkie organizacje bez wyjątku, a zadaniem jego jest skoordynowanie prac i przedsięwzięć na terenie zawodowym i kulturalnym. Członkowie Związku, t. j. poszczególne do Związku należące organizacje, zachowują swoją zupełną niezależność w sprawach wewnętrznych, w poczynaniach zaś i wystąpieniach na zewnątrz i wobec władz muszą uzgodnić swe wnioski z Zarządem Głównym Związku oraz otrzymać od niego zezwolenie, względnie Związek sam jako taki podejmuje podany wniosek i występuje z nim przed władze.

Takie postawienie sprawy jest bardzo pożądanym objawem. W ten bowiem sposób powaga postulatów poszczególnych organizacyj zyskuje ogromnie na sile, gdyż postulaty te stają się wyrazem nie jednej organizacji, ale całego kolejarstwa, z drugiej zaś strony żądania poszczególnych organizacyj nie będą mogły godzić w interesa pozostałych warstw kolejarzy, a to wobec konieczności uzgodnienia i uchwalenia przez wszystkich członków Związku.

Każda organizacja deleguje do Zarządu Związku, bez względu na ilość członków, po dwu swych przedstawicieli. Grono tych przedstawicieli wybiera z pośród siebie: Przewodniczącego, dwu zastępców przewodniczącego, sekretarza, skarbnika, bibljotekarza oraz komisję rewizyjną z trzech osób. Ponadto w skład zarządu wchodzi komisja redakcyjna mającego powstać wspólnego organu.

W myśl uchwalonego dnia 9 sierpnia 1933 r. statutu, organizacja wewnętrzna Związku przedstawia się następująco: W miastach Sofja, Łom, Sliven, Górna Osichowica, Ruse, Warna, Płowdur, Stara Zagora, Burgas, Dupnica i Złoty Łom powstają Koła rejonowe wszystkich w danym rejonie leżących Kół poszczególnych organizacyj. Koła te podlegają Zarządowi Głównemu Związku, który wyłania ze siebie wydział wykonawczy, obradujący obowiązkowo najmniej dwa razy w miesiącu w siedzibie Zarządów w Sofji.

Najwyższą magistraturą jest kongres federalny, złożony z Zarządu Głównego i delegatów wszystkich organizacji, wybieranych w jednakowej liczbie. Członkowie delegaci mają głos równy, prawa głosu nie mają Członkowie Zarządu przy wyborze nowego Zarządu. Przewodniczącym Związku wybrano Borysa Wekilskiego, sekretarzem Frandafira Cwitanoffa, Prezesa należącego do naszej Ligi Związku Urzędników kolejowych w Bułgarji.

Poważnemu Zrzeszeniu, które winno być przykładem zgodnej współpracy także innych organizacyj w krajach do Ligi należących, życzymy powodzenia w pracy i owocnych jej wyników dla dobra wszystkich kolejowców Bułgarskich.

Składki na „Dom Ligi“.

Stan z dnia 1 czerwca 1933			5.043·32 zł.
20 VI 1933	Koło ZUP. Katowice		22 60 „
1 VII	„	odsetki za I półrocze 1932	132·84 „
6 VII	„	Zarząd Okręgowy Poznań	20·00 „
7 VII	„	Koło ZUP. Tarnowskie Góry	20·00 „
13 VIII	„	Zarząd Okręgowy Gdańsk	108·00 „
		Stan 1 IX 1933	5.346·76 zł.

Koledzy! Mimo ciężkich czasów wzrasta składka na „Dom Ligi“, co dowodzi pełnego zrozumienia celu pięknej solidarności we wszelkich poczynaniach wszystkich kół i okręgów ZUP. Koledzy — pamiętajmy zatem przy każdej sposobności o „Domie Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych“.

ZAMIANA.

Adjunkt zawiadowca stacji II klasy DOKP. Poznań, zamieni się ze względów familijnych z kolegą Okręgu DOKP. Lwów, posiadającym mieszkane służbowe. Zgłoszenia do Redakcji „Czasopisma“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja Lwów, ul. Mickiewicza 12, m. 10. Konto czekowe PKO. Nr. 153.887. Tel. 88-83

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“

Drukarnia „Słowa Polskiego“, Lwów, Zimorowicza 15. Redaktor odpowiedzialny: Władysław Kalinowski.